



Detaljregulering av Østre Rosten 28, 30, 32 og 34 og gnr/bnr 323/1060 m.fl., (Trondheim Syd), offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

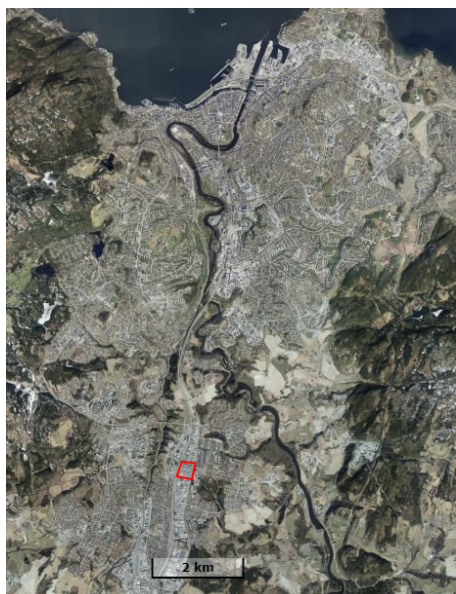
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 9.11.2020

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

Planforslaget er utarbeidet av Ghilardi + Hellsten Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Coop Midt Norge AS og Storebrand Kjøpesenter City Syd AS som forslagstillere. Komplette planforslag forelå 8.7.2020. Forslagstiller har akseptert at planforslaget legges fram for bygningsrådet til førstegangsbehandling 10.12.2020.

Hensikten med planforslaget er å transformere planområdet ved å legge mesteparten av parkeringa under bakken, og å etablere en sentrumsstruktur for å skape en attraktiv og tett bysituasjon ved nytt kollektivknutepunkt i Anne-Kath. Parows veg. Sentralt i planområdet etableres en bydelspark ut mot kollektivterminalen og boligbebyggelse etableres i kvartaler med saltak over høy første etasje skjermet for sentrumsaktiviteter og støy. Det etableres nye lokaler for Coop, og utadvendte formål på gateplanet.

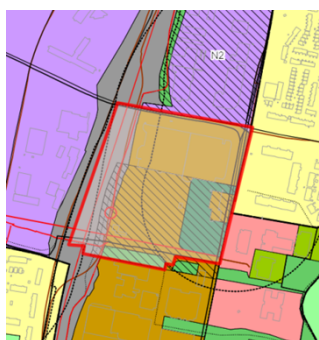


Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

Det er uenighet mellom kommunedirektøren og utbyggeren om adkomstsituasjonen. Kommunedirektøren mener adkomsten må legges til John Aaes veg med inn- og utkjøring, heller enn fra Østre Rosten (høyre av). Dette er nærmere beskrevet og begrunnet på side 14 og 15 i planbeskrivelsen og saksframlegget. Kommunedirektøren mener adkomstsituasjonen må avklares nærmere før sluttbehandling og ber om at dette tas inn i vedtaket.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)



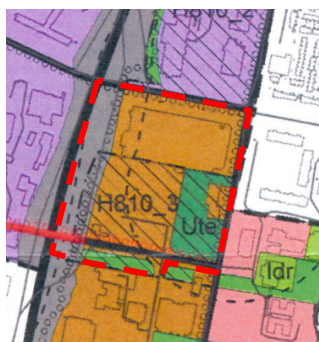
Rød ramme viser planområdet. Planområdet er avsatt til "nåværende sentrumsformål" og "framtidig uteoppholdsareal" i KPA.

Bestemmelsesområder som gjelder er; del av handelssenter, innenfor kollektivåre, midtre sone parkering og uterom. Det er krav om felles planlegging for skravert areal. Rød sirkel viser kollektivknutepunkt og røde linjer er kollektivtrasè. Sentrumsområde skal fungere både som lokalt bydelssenter og regionalt handelssenter. Planforslaget avviker fra KPA ved at det foreslås et mindre areal til uteopphold og lavere parkeringsdekning for boligformål.

Byvekstavtalen med nullvekstmålet

Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 byvekstavtale med staten og Sør-Trøndelag fylkeskommune og nabokommunene og forpliktet seg til null vekst i personbiltrafikken. Planforslaget er innenfor sentrumsområde på Tiller og grenser til Tillerterminalen. Det legges opp til lav parkeringsdekning og at det skal være enkelt å velge gang- sykkel og kollektiv som transportform. Planforslaget vurderes å imøtekomme nullvekstmålet.

Kommunedelplan for Tiller, vedtatt 26.2.2015



Kommunedelplan for Tiller (KDP Tiller) viser samme arealbruk som KPA, i tillegg er det gitt mer konkrete bestemmelser. Tiller skal være et handels- og næringsområde som fungerer godt både som et bærekraftig og attraktivt lokalsenter og regionalt handelssenter i regionen.

Vesentlige føringer er:

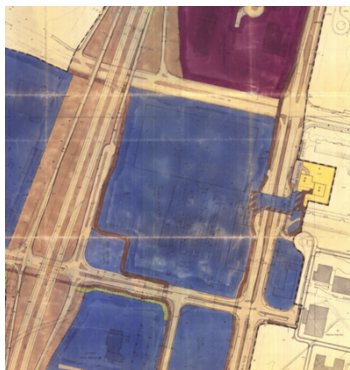
- Det er tilgjengelig 18.500 m² handelsareal av totalt 40.000 m² innenfor sentrumsformål i KDP Tiller.
- Hensynssonen H810_3 stiller krav om felles planlegging.
- Det tillates ikke boliger i 1. og 2. etasje ut mot Ivar Lykkes veg eller Anne-Kath. Parows veg (tidligere Sentervegen).
- Krav til prinsippavklaring for utforming av Ivar Lykkes veg som omfatter alt areal mellom byggelinjer på hver side av gata.
- Parkering skal etableres i parkeringskjeller eller i anlegg, men ikke inn mot Ivar Lykkes veg eller andre prioriterte byrom.
- Varelevering og inn/utkjøring til parkeringsanlegg skal ikke skje fra Østre Rosten.
- Rekkefølgekrav på arealet merket "Ute" og rekkefølgekrav på tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet.

Planforslaget avviker fra KDP Tiller på disse forholdene:

- Det foreslås boligbebyggelse også i 2. etasje ut mot Anne-Kath. Parows veg. Det vises det til planbeskrivelsen side 11 og saksframlegget.
- Det foreligger ikke prinsippavklaring for utforming av Ivar Lykkes veg. Det vises til saksframlegget.
- Det foreslås høyre av (innkjøring til parkeringskjeller) fra Østre Rosten. Det vises til planbeskrivelse side 14 og 15 og saksframlegget.
- Arealet avsatt til bydelspark/torg "ute" er mindre enn hva som foreslås i KDP Tiller. Det vises til planbeskrivelse side 12 og saksframlegget.

Gjeldende reguleringer

Reguleringsplan for ny E6 og Østre Rosten, vedtatt 8.9.88 (r0316)



Reguleringsplanen regulerer handelsområdet til forretninger og kontorer. Det er ikke angitt krav til utnyttelse innenfor området, men det er gitt føringer for maksimal gesimshøyde på 12 m, og at planmyndigheten kan godkjenne maks 10 etasjer. I anleggsperioden er det åpnet opp for en midlertidig adkomst fra Østre Rosten. Planen viser en bred planfri gangadkomst over Østre Rosten. Planforslaget avviker fra reguleringsplanen fra 1988 ved at det foreslås en permanent adkomst (høyre av) fra Østre Rosten, ellers er planforslaget i tråd med reguleringsplanen fra 1988.

Reguleringsplan for E6, Sandmoen – Tonstad, vedtatt 29.10.2009 (r20120022)



Reguleringsplanen regulerer hovedvegen E6 med sidearealer. Planforslaget foreslår ny adkomstløsning til parkeringsanlegget fra vest. Dette omfatter at offentlig areal reguleres til privat veganlegg, men er innenfor hovedformålet samferdsel.

Andre, mindre berørte reguleringsplaner

- Reguleringsplan for Ivar Lykkes veg 1, gnr/bnr 323/945 m. fl. Vedtatt 27.10.2005 (r0316f): Grenser til planområdet i syd. Medfører mindre justeringer innenfor hovedformålet samferdsel.
- Metrobuss strekningstiltak Østre Rosten, 317/21 m/fl. vedtatt 14.8.2018 (r20180022): Grenser til planområdet i øst og viser sidestilte kollektivfelt på østre del av Østre Rosten. Medfører ingen endringer.
- Ny kollektivterminal Anne-Kath. Parows veg (byggesak): Planforslaget viderefører sidestilt kollektivfelt med etablert løsning på vegstrukturen. Medfører ingen endringer.

Tidligere vedtak

- "Tiller sentrum, mulighetsstudie og videre prosess", behandlet 30.8.2016 av formannskapet i sak 205/16.
- "Om plan for Tiller sentrum, oppfølging av planstrategien og mulighetsstudiet", behandlet 19.12.2017 av formannskapet i sak 345/17.

Planprogram og konsekvensutredning

Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet den 10.12.2019 i sak 267/19. Det vises til planprogrammet for de ulike alternativene som er vurdert og utredningstemaer (ikke vedlagt). For oppfølging av flertallsmerknaden i vedtaket om fastsettelse av planprogrammet, vises det til saksframlegget side 4.

Da reguleringsplanen omfatter næringsbygg over 15.000 m², utløses krav til konsekvensutredning (KU), jf. § 6 b, vedlegg 1 punkt 24 i Forskrift for konsekvensutredninger (fra 1.7.2017). Det vises til konsekvensutredning datert 15.6.2020 utarbeidet av Ghilardi + Hellsten Arkitekter AS, vedlegg nr. 8. Utredningsplikten vurderes oppfylt.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet, dagens - og tilstøtende arealbruk

Planområdet ligger blant næringsbebyggelsen på Tiller ca. 8 km. fra Trondheim sentrum. Hele planområdet er på ca. 112 daa og inkluderer John Aaes veg i nord, Østre Rosten i øst, Anne-Kath. Parows veg i syd og vegareal mot E6 i vest. Dagens arealbruk domineres av detaljhandel (City syd) med ca 1000 parkeringsplasser. Det er i tillegg et mindre nærings- og kontorlokale og en bensinstasjon innenfor planområdet.



Tillersletta med planområdet helt til venstre i bildet.

Næringsarealer og industri på to til tre etasjer utgjør en stor andel av bebyggelsen i korridoren mellom E6 og Østre Rosten. Bebyggelsen domineres av store enkeltstående "big-box" strukturer med mye bakkeparkering, harde flater og biltrafikk har høy prioritet. Annen tilstøtende arealbruk er boligområder på Tonstad, Tiller, Saupstad og Heimdal. Sørøst og nordvest for disse ligger marka med elver, myr og skog.

Landskap, topografi, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi

Tillerområdet ble bygd ut på 70-tallet. Det naturlige landskapet er delvis intakt med det store friområdet sentralt i bydelen (Tillerskogen) ca. 100 meter øst for planområdet. Planområdet har gode solforhold, men ingen spesiell estetisk eller kulturell verdi. De lokalklimatiske forholdene på gateplan er gode.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø av verdi i planområdet.

Naturverdier, rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

I Artsdatabanken er det registrert svartlistede arter i området. Det vurderes at det er liten sannsynlighet for at det finnes forekomst av viktige naturtyper innenfor planområdet. Planområdet har svært lite grøntareal, kun beplantning langs veg. Nært planområdet er Tillermarka, Hårdstadbekken og Tillerflaten med turmuligheter.

Trafikkforhold; kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, ulykkessituasjon, trafiksikkerhet for myke trafikanter, kollektivtilbud

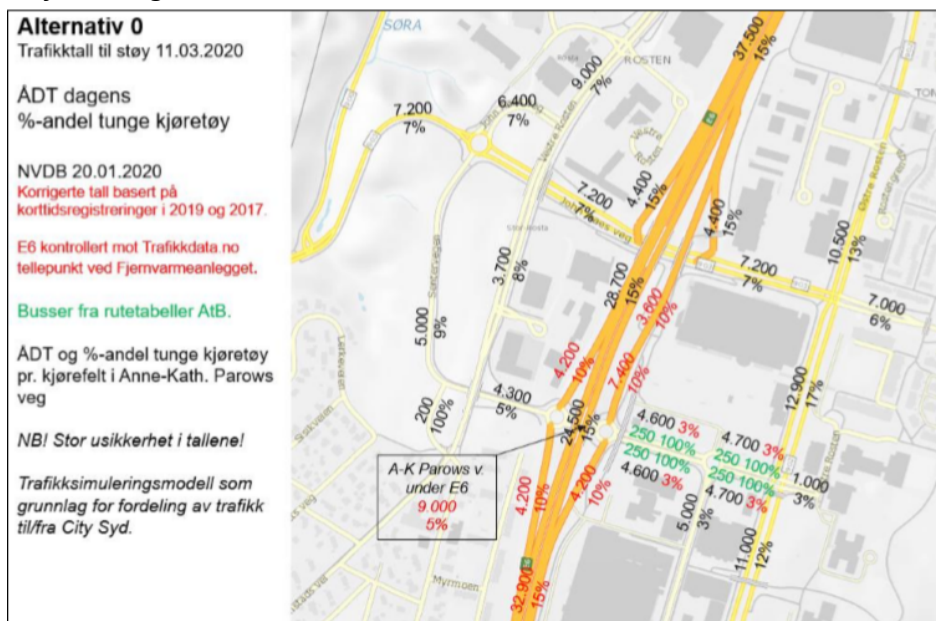
Kjøreadkomster

Planområdet har i dag inn- og utkjøring i Anne-Kath. Parows veg for kunder, samt en innkjøring via påkjøringsrampe til E6 i vest for kunder og til varelevering. Fra John Aaes veg i nord er det adkomst for ansatte og varelevering. Adkomst for renovasjon er også fra nord og vest i dag.

Vegsystemer

E6 går langs planområdets vestsida og gir god regional tilkobling, men er også en barriere vestover. E6 kobles til nærområdene med rundkjøringer og med av- og påkjøringsrampes. Østre Rosten (fylkesveg) går langs planområdets østsida og fungerer som lokalveg. John Aaes veg (nord for planområdet) og Anne-Kath. Parows veg (rett sør for planområdet) kobler sammen E6 og Østre Rosten.

Trafikkmengder



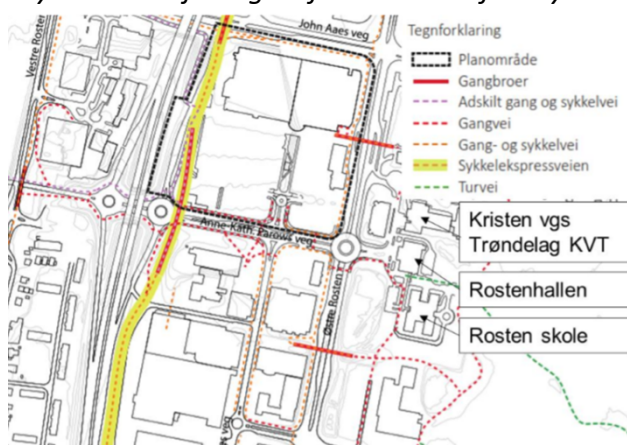
Illustrasjonen med trafikktall viser dagens situasjon, jf. "Trafikkutredning Trondheim syd" datert 12.6.2020 utarbeidet av Asplan Viak vedlegg nr 4.

Trafikktallene er korrigerert på E6-rampene (markert med røde tall) på grunnlag av korttidstelling i rundkjøring i Anne-Kath. Parows veg øst

for E6. Busstrafikken i Anne-Kath. Parows veg (markert med grønne tall) er kontrollert med busstall fra AtB vinteren 2020.

Trafikksimuleringer av dagens situasjon stemmer godt med observasjoner av trafikkavviklingen registrert på befaring i februar 2020, etter at Tillerterminalen var tatt i bruk. Det ble ikke observert køer og forsinkelser av betydning, hverken for buss- eller biltrafikk. På normale ettermiddager vil trafikken variere. Køer i korte tidsperioder kan forekomme, men gir vanligvis ikke vesentlig forsinkelse.

Ulykkessituasjon og trafiksikkerhet for myke trafikanter (skoleveg) (ROS tema)

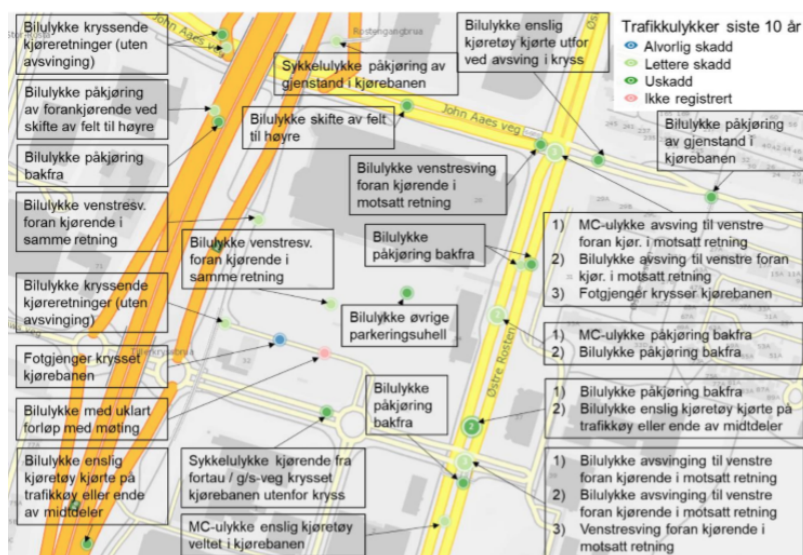


Planområdet ligger i dag innenfor Rosten barneskolekrets og Rosten ungdomsskolekrets. Rosten skole er både barne- og ungdomsskole for klassetrinn 1-10. Også Kristen videregående skole Trøndelag (KVT) og Rostenhallen ligger i det samme området øst for Østre Rosten. Gangavstanden mellom boligene i planområdet og Rosten skole er ca 200-500 meter og gangtiden ca 1-3 minutter. Det er tilrettelagt for kryssing for fotgjengere med trafikkøy mellom kjørefeltene ved Tillerterminalen som har "sidestilte" holdeplasser. Det kan være krevende

å forstå trafikkbildet.

På gangfeltet vest for Østre Rosten er det to kjørefelt i samme retning mellom fortau og trafikkøyer som gjør det lettere for barn å forstå trafikkbildet. Skolebarna kan også benytte gangbrua over Østre Rosten (planfri kryssing).

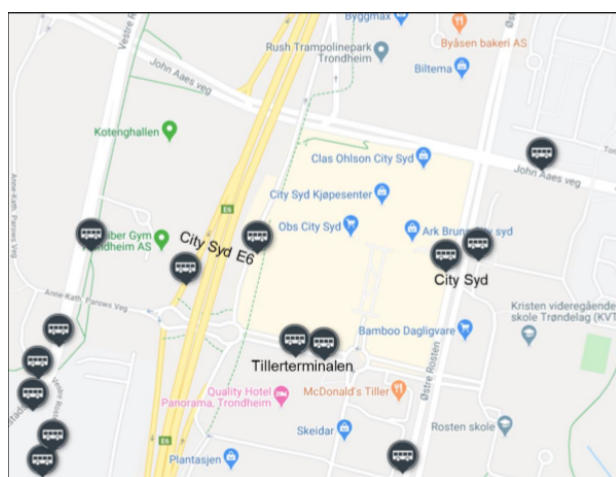
Illustrasjonen med tekst (neste side) viser registrerte trafikkulykker med personskade innenfor og rundt planområdet de siste 10 årene. De fleste ulykkene som er registrerte har lettere personskade, eller uskadd person. Én ulykke er registrert med alvorlig skade innenfor planområdet, hvor en fotgjenger krysset kjørebane inne på området mellom parkeringsplassen og bensinstasjonen. Ingen dødsulykker er registrert. De fleste ulykkene har kun kjøretøy involvert, og ikke gående eller syklende. Det er registrert tre ulykker med MC involvert.



Det foreligger ikke registreringer av nyere dato som viser spesielle problempunkt eller -strekninger knyttet til skoleveg. Det er ingen skolebarn som bor innenfor planområdet i dag.

Trafikksikkerheten for skolebarn vurderes ivarettatt med nytt veganlegg ved Tillerterminalen og med gangfelt over Anne-Kath. Parows veg og planfri kryssing av Østre Rosten.

Kollektivtilbudet



Illustrasjonen viser bussholdeplasser i tilknytning til planområdet. Kollektivtilbudet er svært godt. I februar 2020 ble Tillerterminalen åpnet, og kollektivrutene rundt planområdet ble lagt om til å kjøre via den nye terminalen. For lokale reiser er buss tilgjengelig langs Østre Rosten og ved Tillerterminalen. For regionale reiser er det bussholdeplasser langs E6-rampene ved planområdet og togreiser fra Heimdal stasjon. Avstandene til holdeplassene i både sørgående og nordgående retning er innen 100 m fra midten av planområdet langs eksisterende vegnett.

Rutefrekvensen varierer mellom 10-12 avganger i timen, ca. hvert 5. minutt mot Trondheim Sentrum og mot Kattem.

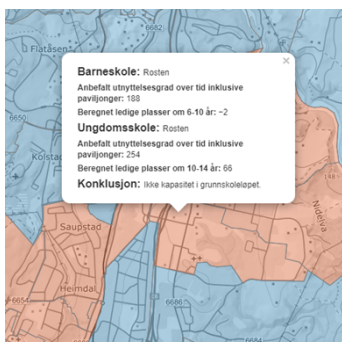
Gang- og sykkelforbindelser

Gang- og sykkelforbindelsene er generelt preget av at biltrafikk har høy prioritet i handelsområdet og gatestrukturen på Tiller. I dag er det kun én overgang for myke trafikanter over E6 og to underganger for biler, gående og syklende i øst-vest retning. Hovedsakelig er det ikke et eget sykkeltilbud i området, og gående og syklende blandes på gang-/sykkelveger og fortau. Det er tilrettelagt for gående og syklende langs østre Rosten og via en nylig utbygd sykkelekspressveg langs E6.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet

Planområdet ligger i et sentralt og etablert område på Tiller som har godt utbygd helsetilbud. "Enter" kulturhus ligger ca. 350 meter fra planområdet. I tillegg er det apotek, kirke, og idrettsanlegg i nærheten. Området har få kulturellerrelaterte formål. Heimdal bibliotek er ca. 20 min gange fra planområdet. Skoler og barnehager ligger i kjerneområder i de ulike bydelene og fungerer som samlingspunkter for de sosiale aktivitetene i nabolagene.

Skolekapasitet



Hovedkonklusjonen er at det ikke er kapasitet i grunnskoleløpet. For barneskole (Rosten) er det beregnet kapasitet om 6-10 år. For ungdomsskole (Rosten) er det beregnet kapasitet om 10-14 år. Det er stilt rekkefølgekrav om at tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet skal være dokumentert før tillatelse til tiltak for boliger kan gis, jf. bestemmelse § 9.1

Teknisk infrastruktur; VA, energiforsyning

Vannforsyning og brannvannsuttak

City Syd får i dag vann fra en kommunal vannkum på nordsiden av planområdet som går vestover langs John Aaes veg. Langs Østre Rosten går det en 400 mm vannledning som også går inn til Anne-Kath. Parows veg. I Anne-Kath. Parows veg er det også en annen 200 mm vannledning som går ned Ivar Lykkes veg. Tillerområdet har hatt utfordringer knyttet til meget høyt vanntrykk og vannlekkasjer, og det har tidligere vært utført trykkreduserende tiltak. Det pågår i dag rehabilitert på flere strekk på vannledningen langs Østre Rosten. Det er flere vannkummer i området rundt City Syd; langs Ivar Lykkes vei, Anne Kath. Parows veg, Østre Rosten og John Aaes veg. Det er tre brannkummer innenfor planområdet sør for Anne Kath. Parows veg og 1 stk i nord i John Aaes veg. Det vises til overordnet VA-plan datert 9.6.2020 utarbeidet av Asplan Viak AS (vedlegges ikke saken).

Energiforsyning

Eksisterende bebyggelse i området er tilknyttet fjernvarmenettet i dag, og det ligger ledninger for fjernvarme i Østre Rosten. Området forsynes med elektrisitet fra trafo ved Østre Rosten 64. Det er ikke kjent at det er kapasitetsproblemer i energiforsyningen til planområdet.

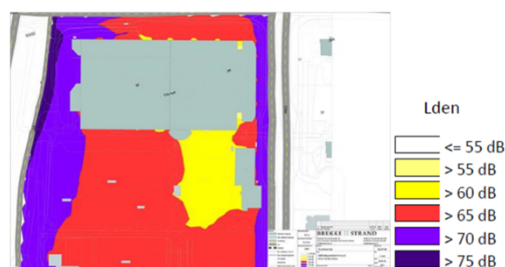
Energibruken for City Syd er beregnet. Senter har et betydelig bidrag til energibruk og transport, og har et stort potensial for utbedring. Totalt klimagassutslipp for eksisterende situasjon er beregnet til litt over 0,5 mill tonn CO₂ ekv. Det vises til vedlagt konsekvensutredning vedlegg nr. 8

Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare (ROS tema)

Området var opprinnelig myr og har slakt fall mot øst og nord. Generelt er det meget gode grunnforhold mellom vegene E6 og Østre Rosten, da det er faste masser av mest leire, men også lag av silt og sand. Øverst i mineralsk grunn (dvs. rett under opprinnelig torvlag) er det noen steder i området påvist et bløtere/løse overgangslag med tykkelse inntil 2 – 3 m. Mot E6 besto dette laget av bløt til middels fast leire og løst lagret sand/silt. Mot Østre Rosten er det også påvist et bløtt leirlag. Inne på tomte til dagens kjøpesenter er det ikke påvist slike masser. Hele området er i dag opparbeidet og det antas at torv og mye av de løse topplagene er blitt fjernet.

Det er ikke påvist kvikkleire i området. De nærmeste sonene ligger i god avstand mot nord og øst. Ingen av disse kan påvirke området da de ligger på et lavere nivå. Områdestabiliteten er derfor ivarettatt. Tomta kan heller ikke påvirkes av andre naturfarer eller flom fra vassdrag.

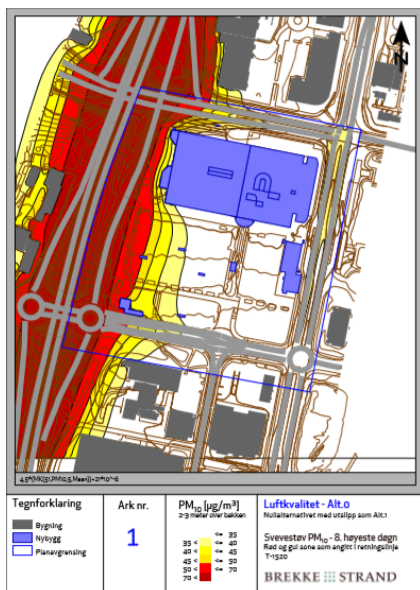
Støyforhold og luftforurensing



Figur 3.4 Støykart eksisterende støysituasjon

Støy fra trafikk langs E6 og Østre Rosten er svært krevende og merkbar i og rundt planområdet. Det er gjort tiltak i nærområdet for å skjerme boligbebyggelse for støy. I oktober 2013 ble det satt opp 670 meter med støyskjermer langs Østre Rosten mot boliger sørøst for planområdet. Det ble også satt opp støydemping for

boliger nordøst for planområdet langs John Aaes veg, samt vest for E6 i forbindelse med utbyggingen av E6. E6 følger hele planområdets vestsida og ligger på kote +153, ca. 3 meter høyere enn City Syd. Støysonekartene viser at planområdet vil i hovedsak ligge i gul og rød støysone. Lilla farge viser støynivåer på Lden 70 dB og høyere. Det vises til "Rapport støyfaglig utredning" revidert 4.6.2020 utarbeidet av Brekke og Strand, vedlegg nr. 7.



Luftsonekartet til venstre viser luftkvaliteten for dagens situasjon. Hovedforurensningskilden er E6. Beregningsresultatene viser konsentrasjoner av svevestøv (PM10) og nitrogenoksid (NO2).

Det vises til "Rapport luftkvalitetsutredning", datert 15.6.2020 utarbeidet av Brekke & Strand Akustikk AS, (vedlegges ikke saken).

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

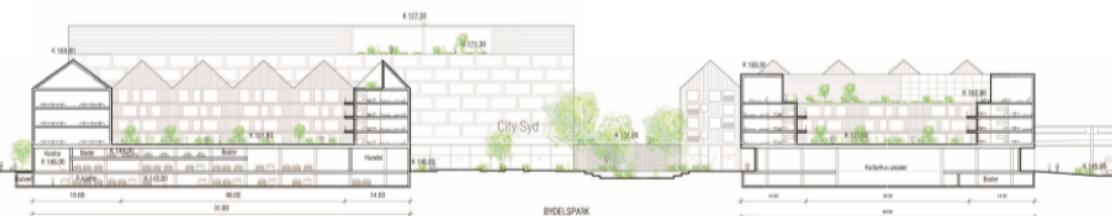


Reguleringsplan PBL 2008	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	
BS	1130 - Sentrumsformål
BRE	1550 - Renovasjonsanlegg
BKB	1813 - Forretning/kontor/tjenesteyting
BAA	1900 - Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
SKV	2011 - Kjøreveg
SF	2012 - Fortau
SGT	2014 - Gatedun
SGS	2015 - Gang-/sykkelveg
SGG	2016 - Gangareal
SS	2017 - Sykkelanlegg
SVT	2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg
SVG	2019 - Annen veggrunn - grøntareal
SKH	2073 - Kollektivholdeplass
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	
GP	3050 Park
§12-7 - Bestemmelseområder	
Utforming	
[#Gangbru]	Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg
[#Funksjons- og kvalitetskrav]	Funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer

Bebyggelsens plassering, utforming og høyde

Bebyggelsen oppføres innenfor regulerte grenser som angitt for hvert enkelt delfelt i plankartet. Nye bygg plasseres ut mot veg for å danne tydelige, bymessige avgrensninger av bilfrie byrom med fotgjengerprioritet. Fire nye kvartaler blir vegger rundt den nye bydelsparken.

Kvartalene er forholdsvis store og ikke så høye for å få nok sol ned i uteoppholdsarealene. Det nordvestlige kvartalet er det høyeste med fire boligetasjer over ny COOP samt høy første etasje delvis under terreng. Dette er det lengste og bredeste kvartalet (ca 100mx60m). Det minste



kvartalet er (ca.60x60m) og har fire boligetasjer med saltak over høy første etasje med andre funksjoner. Snittet viser standpunkt fra Tillerterminalen mot nord.

Tomta har et terrengsprang på en høy første etasje mellom øst og vest. Høydeforskjellen tas hovedsakelig opp i det nordvestlige kvartalet samt i gatetunet syd for kvartalet. Forbindelsen inn mot første etasje i eksisterende senter flyttes samtidig sydover, rett ut mot bydelsparken. I det nordøstlige kvartalet danner en utvidelse av senterets første etasje et uteareal rundt kvartalene som skal benyttes som inngang til senterets andreetasje samt direkte kobling til eksisterende gangbro over Østre Rosten. Arealet kobles med bydelsparken med et utendørs amfi.



Kvartalene har grunnform og størrelser som ikke fraviker stort fra resterende bebyggelsesstruktur i næringskorridoren mellom Østre Rosten og E6. Kvartalene har et arkitektonisk uttrykk med vertikalt gjennomgående bygg med saltak satt sammen til en variert, men tydelig gjenkjennbar helhet. Kvartalene skal ikke fremstå som en base med handel med boliger på tak.

Vinduer og åpninger foreslås plassert slik at de danner smug og dybde i fasadeflatene. Det tillates balkonger i alle fasader som kan krages ut med inntil 2,5 meter så lenge de ikke understøttes av søyler. Det er gitt egne bestemmelser for kvartalene og deres utforming (§ 4.2-3) og til første etasjer (§ 4.2-3).

Grad av utnyttning, sum m² BRA til de ulike reguleringsformålene. Minimum og maksimum antall boliger og leilighetsfordeling.

Samlet utnyttelse innenfor planområdet vil ligge på ca. % BRA = 216%. Utbyggingen skal skje i flere faser.

Utnyttelsesgrad:

- Felt BS1: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA=32.450m²
- Felt BS2: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA=16.200m²
- Felt BS3: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA=17.100m²
- Felt BS4: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA=12.350m²
- Felt BKB1: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA=42.000m²
- Felt BKB2: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA=4.500m²
- Felt BAA1: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA=1.000m²
- Felt BAA2: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA=2.500m²

Innfor sentrumsformål (BS) tillates besøksintensive virksomheter som forretninger, tjenesteyting, kontor og boligbebyggelse, hotell/overnatting og bevertning. Det tillates totalt 18.500 m² nytt handelsareal innenfor planområdet, noe som er i tråd med rammer gitt i KDP for Tiller. Innenfor BS4 (og BS5 under grunnen) tillates etablert et kulturhus/ forsamlingslokale, inklusive kino og teater på inntil 4000 m² BRA. Det tillates inntil 570 boliger (inntil 40.000m² BRA), og det åpnes opp for boliger også i andre etasje. Innenfor hvert delfelt tillates det at etroms leiligheter kan utgjøre

maksimum 10 %, og minimum 10 % av boenheter skal ha fire rom eller mer. Innenfor kombinert bebyggelse og anleggsformål (BKB1 og BKB2) tillates kontor, forretning og tjenesteyting. Mesteparten av dette arealet omfatter dagens handelssenter. Innenfor kombinasjonen bebyggelse og anleggsformål med andre hovedformål (feltene BAA1 og BAA2) tillates forretning, bevertning og tjenesteyting med gatetun over.

Bomiljø/bokvalitet; uteoppholdsareal, sol/skyggeforhold, universell utforming og tilgjengelighet Privat og felles uteoppholdsareal;

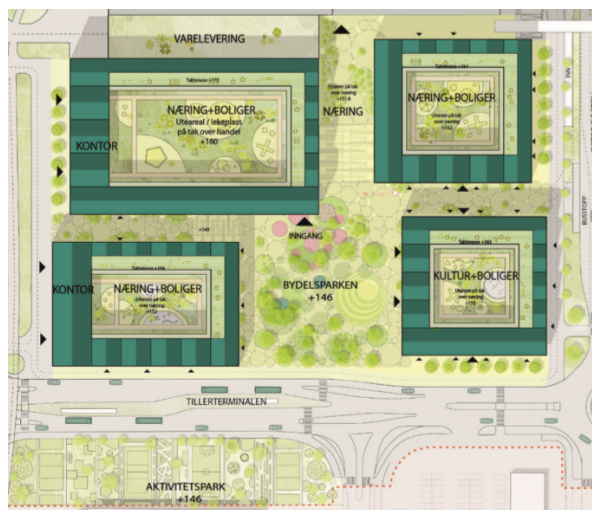
Organisering og utforming av bebyggelsen gir skjermede og solfylte felles uteoppholdsarealer i gårdsrom og på takterrasser (innenfor saltaksformene). Krav til uteoppholdsareal er 30m² per 100m² bolig hvorav minimum 50% skal være felles. Alle boenheter får minimum 5,0 m² privat uteplass, enten på svalgang, terrasse eller balkong. Fellesareal etableres i gårdsrom (over førsteetasje) og/eller på tak (innenfor saltaksformene). Alle uteareal blir tilgjengelige med felles heis. I gårdsrommene etableres sandlekeplasser og minimum 50% grønne arealer med jorddybder minimum 40cm. Det etableres en sentral åpning i bebyggelsen (min 8m bredt) i hvert boliggårdsrom ut mot tilstøtende gatetun/park som sikrer utsyn ut til omgivelsene.

Uteromsregnskap:

Feltnavn	BRA boligformål	Antall boenheter	KRAV uterom	Avsatt uterom	KRAV felles U	Avsatt felles
BS1	12700	181	5430 m2	5700 m2	2715 m2	4500 m2
BS2	10300	147	4410 m2	3400 m2	2205 m2	2460 m2
BS3	8700	124	3720 m2	3070 m2	1860 m2	2275 m2
BS4	8200	117	3510 m2	3050 m2	1755 m2	2190 m2

Foreslåtte uterom i kvartalene er sammenhengende store og skjermet for støy og forurenset luft. Uteromsregnskapet viser at spesielt felt BS1 har gode uteromsforhold med et felles uterom som er dobbelt så stort som minimumskravet. De mindre kvartalene (BS2-4) har mindre totalt uterom avsatt, men alle har mer avsatt til felles uterom enn minimumskravet. Kvartalslekeplass er dekket opp i bydelsparken med et areal på ca.700-800 m². I tillegg vil aktivitetsparken være et godt supplement for de eldre barna. Ut fra en helhetsvurdering mener kommunedirektøren at kravet til uterom er ivaretatt.

Det etableres et stort "blå-grønt" byrom (privat) på ca 5 daa (70m x 70m) som skal invitere til opphold og aktivitet. Byrommet skal fungere som en bydelspark og vil ligge sentralt i området skjermet av bebyggelsen og ut mot Tillerterminalen.



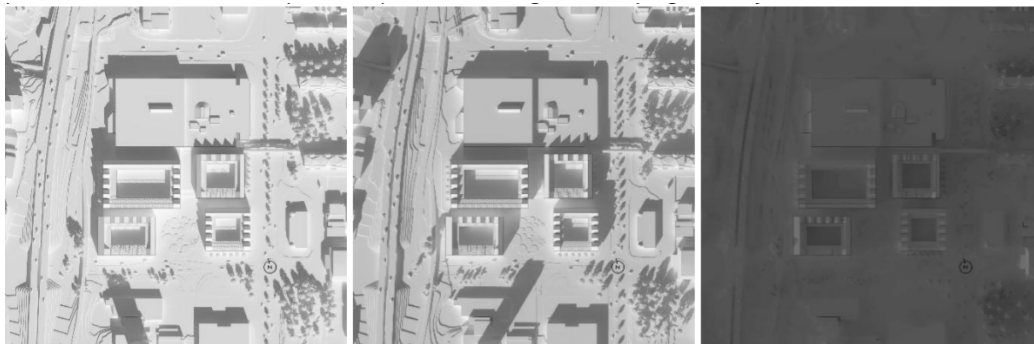
Parkkonseptet trekkes helt inn mot tilstøtende fasadeliv, og ut i gatetunene, og blir en integrert del av bygulvet. For mer detaljerte krav til utforming, vises det til bestemmelser under § 6

Utforming av bydelsparken er ikke til hinder for passasje med bil for service, utrykning eller brannoppstillingsplass.

Innenfor formålene f_SGT1-4 tillates etablert "lommeparker" med ca. 10meter bredde og trerekker med store trær. Her tillates det møblering og at tilstøtende aktiviteter/ funksjoner i første etasje trekkes ut på fortauet.

Syd for Anne-Kath. Parows veg og ny kollektivterminal etableres en aktivitetspark (offentlig). Her tillates etablert ballflater, klatrevegger, minigolf, tuftepark/treningsapparater etc. Aktivitetsparkens størrelse blir ca 4.5 daa (ca. 30m x 150m).

Sol/skyggeforhold



Figur 4.3 Sol og skyggediagrammer 21mars, kl 12:00, kl 15:00, kl 18:00

Byggehøydene er forholdsvis moderate og gir ingen endrede solforhold på omkringliggende eksisterende bebyggelse, eller vesentlig negative virkninger på nye og eksisterende gate- og byrom.

På morgenen skygger høyeste kvartal i nordvest ned på varemottak ved eksisterende senter. Midt på dagen er det mye sol i bydelsparken, men mindre i de interne gatetunene. På ettermiddag/kveldstid blir det naturlig nok skygge på fortau langs Østre Rosten. Store deler av bydelsparken er solbelyst på alle de undersøkte tidspunkt.

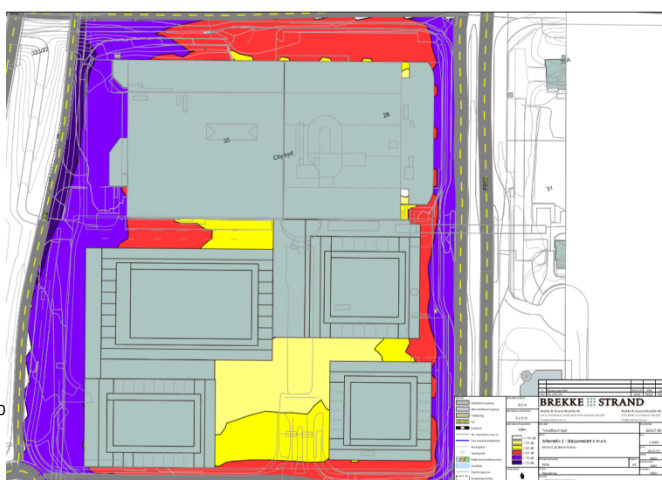


Figur 4.4 Sol og skyggediagrammer 21juni, kl 12:00, kl 15:00, kl 18:00

Dokumentasjon på dagslys i de nederste leilighetene med fasade ut mot f_BAA1 og f_SGT2 er utarbeidet og viser foreløpig at problemstillingen er løsbart. Det vises til reviderte illustrasjoner ARK A3 hefte/rapport, datert 02.10.2020 vedlegg nr. 9

Universell utforming

Universell utforming ivaretas i planforslaget. Det vises til fellesbestemmelsene §§ 3.1, 3.2, 3.3 og 3.11



Støy og luftkvalitet
Støyforhold

Planlagt boligbebyggelse ligger i hovedsak i gul og rød støysone, men med mulighet for stille side med fasade inn mot gårdsrom. Mot E6 skal det bygges kontorer siden bebyggelsen vil være støyutsatte og ha støynivå opptil Lden 73 dB. Støyutsatte boenheter planlegges gjennomgående og boenheter i rød støysone skal ha minst halvparten av rom for varig opphold, inkludert minst ett soverom, mot stille side. På enkelte bygg kan det være aktuelt med tiltak på balkong for å oppnå stille side. Jf. Rapport "Trondheim Syd" datert 4.6.2020 utarbeidet av Brekke og Strand vedlegg nr 7. Det vises i sin helhet til støybestemmelsene § 3.10

Det vises også til reviderte illustrasjoner ARK A3 hefte /rapport, datert 2.10.2020 vedlegg nr 9.

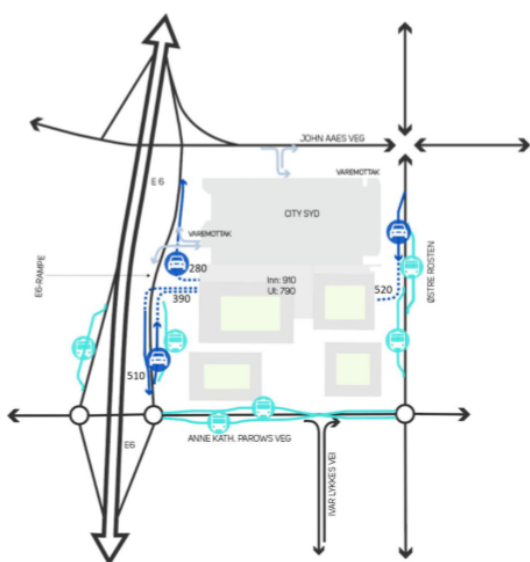
Luftkvalitet

Beregningene viser at alle fasader mot vest og deler av fasade mot nord og sør ligger innenfor gul sone for svevestøv (PM10). En liten del av fasade mot sør på bygg lengst sør i området ligger innenfor gul sone for nitrogendioksid (NO2). Ellers ligger alle planlagte bygg utenfor gul sone. På sør- og østlige deler av tomten er konsentrasjon av luftforurensning 2-3 m over terreng tilfredsstillende vurdert mot anbefalte grenseverdier. Det samme gjelder områder inne i kvartalene og på takterrassene. Med tanke på luftkvalitet er disse områdene godt egnet til utendørs oppholdsareal. For aktivitetsparken sør for Anne-Kath. Parows veg vil den vestlige delen av planområdet ligge innenfor gul sone for PM10. For å sikre et godt innklima bør luftinntak for ventilasjon plasseres så høyt som mulig og vendes bort ifra vei. Luftinntak bør ha partikkelfilter.

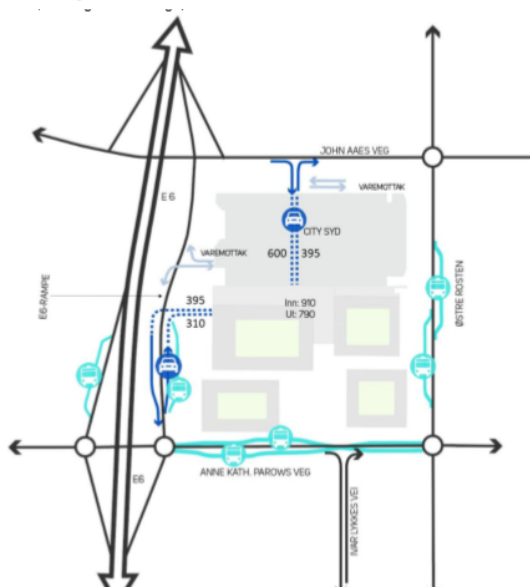
Samferdsel: adkomstforhold, parkering, trafikkløsninger for gående, syklende, kollektivtilbud, varelevering

Adkomstforhold, uenighet mellom forslagsstiller og kommunedirektøren

Planforslagets adkomstløsninger og alternativer er grundig vurdert i planprosessen i arbeidsmøter og utredninger. Det vises til notat om "alternativsvurdering for adkomstløsning 2c og 2h" revidert 2.10.2020, Asplan Viak AS, vedlegg nr. 10



Planforslaget (adkomstløsning 2c) tilknyttes eksisterende adkomstssituasjon fra rampen til E6 i vest. Det etableres to ramper med ett kjørefelt i hver retning for inn- og utkjøring til/fra ny parkeringskjeller. Dagens mulighet til å kjøre ut fra vest og videre nordover med påkobling på E6 rampen opprettholdes. I Østre Rosten foreslås det et eget avkjøringsfelt og nedkjøringsrampe (kun innkjøring) til nederste parkeringskjellernivå. Varelevering vil skje fra nord og vest.



Kommunedirektøren er enig i at hovedadkomsten må legges fra vestsiden, men at John Aaes veg (i nord) bør prioriteres som den andre adkomsten framfor Østre Rosten (i øst) som vist i illustrasjonen underst til venstre (adkomstløsning 2h).

Kommunedirektørens begrunnelse er:

- Direkte adkomst fra Østre Rosten strider med KDP for Tiller § 12.4; "Varelevering og inn/utkjøring til parkeringsanlegg skal ikke skje fra Østre Rosten."

Hensynet bak bestemmelsen er at slike anlegg skal være til minst mulig sjenanse for uteoppholdsareal, gang- og sykkeltrafikk, omkringliggende bebyggelse og offentlige rom.

- Nedkjøringsfelt og rampe legges i offentlig rom mellom gang- og sykkelanlegget og offentlig veganlegg.
- Østre Rosten er fylkesveg med eget kollektivfelt. Det er kort lengde mellom dagens kryss og nedkjøringsrampa; Biler nordfra kan komme i en situasjon der de må krysse kollektivfeltet på en kort strekning. Dette kan medføre problemer for kollektivtrafikken og trafiksikkerheten.
- Framkommeligheten for kollektiv vurderes å bli noe bedre med adkomster i John Aaes veg.
- Østre Rostens tverrsnitt låses mer med privat veganlegg, noe som kan gi føringer for en framtidig byutvikling i området med Østre Rosten.
- Risiko og sårbarhet: Planforslaget legger opp til at all utkjøring fra parkeringskjeller skal skje fra vest, mens adkomst med utkjøring i nord vil gi to punkter for utkjøring ved en krisesituasjon, utkjøring fra vest og nord.
- Adkomst fra John Aaes veg (høyre inn og høyre ut) vil ikke påvirke trafikkavviklingen i John Aaes veg, men krever at krysset John Aaes veg – Østre Rosten bygges til rundkjøring.

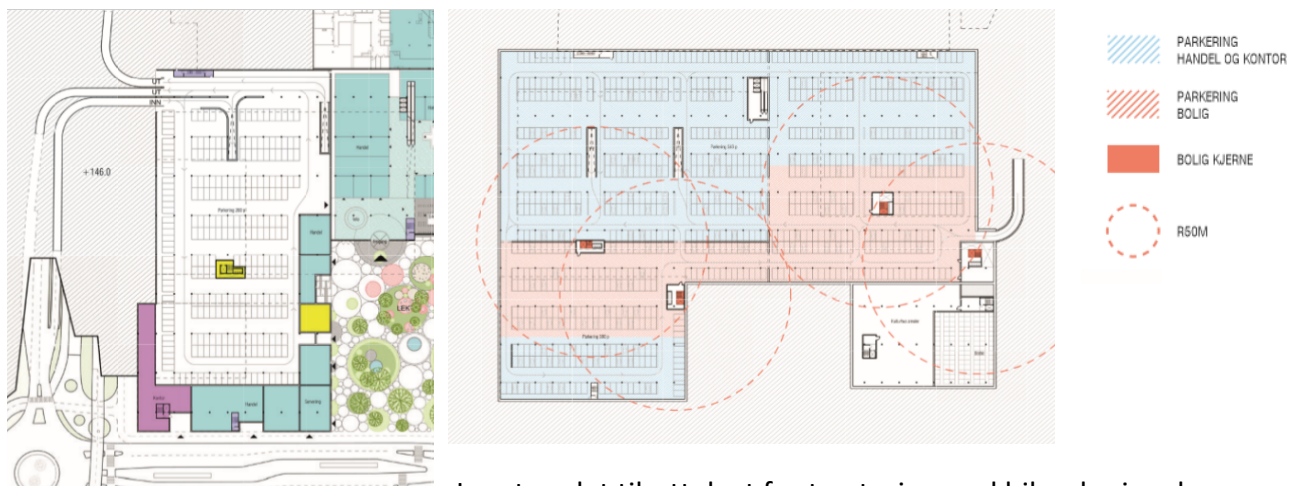
Forslagsstillers hovedargumentasjoner er:

- Forslagsstiller mener deres notat viser at de totale konsekvensene er relativt like for begge adkomstløsningene, det vises til notatet nevnt ovenfor.
- Begge alternativene forbedrer framkommelighet for gående og syklende.
- Adkomst fra Østre Rosten mener de gir bedre trafikkavvikling inne i parkeringsanlegget.
- Adkomst i John Aaes veg vil gi mer trafikkbelastning her.
- Adkomst fra Østre Rosten krysser under gang-/sykkelveg og påvirker ikke denne trafikken.
- Adkomst fra John Aaes veg vil kreve bygging av rundkjøring i krysset Østre Rosten – John Aaes veg. Dagens kjøpesenter må bygges om i nedre del for å etablere parkeringskulvert og nye lagerarealer. Det må påregnes tapte leieinntekter.

I høringsperioden ønsker kommunedirektøren innspill på valg av adkomstløsning; Høyre inn fra Østre Rosten eller høyre inn og høyre ut fra John Aaes veg. Før sluttbehandling tas det stilling til hvilken adkomstløsning som skal legges til grunn i planforslaget.

Parkering

All bilparkering etableres i parkeringsanlegg under terreng eller i p-anlegg, der det åpnes opp for p-anlegg på bakkeplanet tillates det ikke ut mot ganglinjene i planområdet (byrom).



I vest er det tilrettelagt for to etasjer med bilparkering der øverste etasje (som ligger delvis under terreng) er ca. 5,0m høy, så transformasjon til andre formål er mulig hvis bilandelen skulle synke i fremtiden. Det er ikke sikret i bestemmelser at den øverste bilparkeringsetasjen vil ha en høyde på 5 meter. Parkering for beboere og kunder holdes adskilt.

Kategori	Alternativ 2	Faktor	Krav i veileder (min-maks)
Bolig	285	0,5 pr. 70 m ² /boenhet	Indre sone: min 0,5
Handel	775	1,5 pr. 100 m ²	Midtre sone: 1,0 – 1,5
Kontor	35	0,5 pr. 100 m ²	Indre sone: maks 0,5
Kultur/idrett	5	0,1 pr. 100 m ²	Indre sone: maks 0,1
Sum	1.100		

Antall bilparkeringsplasser for bolig og kontor er i henhold til norm for indre sone. Andel bilparkeringsplasser for handel er foreslått i henhold til norm for midtre sone for å legge til rette for at City

Syd kan ha tilstrekkelig plasser for regionalt tilreisende.

Sykkelparkering er plassert ute /inne nært innganger, både for beboere og besøkende.



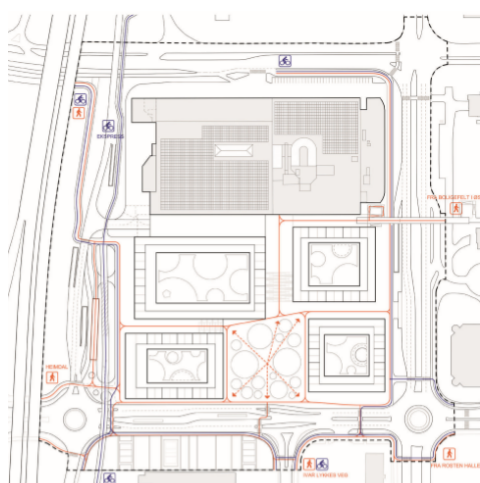
De blå feltene viser offentlige sykkelparkeringsplasser lokalisert innendørs og utendørs totalt ca 1000 stk. De røde feltene viser sykkelparkeringsplasser for boligene total ca 1150 stk.

Parkeringsregnskap og sykkel:

Kategori	Alternativ 0 Midtre sone	Alternativ 1 Indre sone	Alternativ 2 Indre sone	Faktor	Krav i veileder (min-maks)
Bolig	-	445	1.130	2,0 pr. 70 m ² /boenhet	Indre sone: min 2,0
Handel	525	1.035	1.035	1,5 pr. 100 m ² 2,0 pr. 100 m ²	Midtre sone: min 1,5 Indre sone: min 2,0
Kontor	-	240	135	2,0 pr. 100 m ²	Indre sone: min 2,0
Kultur/idrett	-	10	15	0,4 pr. 100 m ²	Indre sone: min 0,4
Sum	525	1.730	2.315		

Tabellen viser de tre alternativene som er utredet. Ingen utvikling (alternativ 0), utvikling iht KDP Tiller (alternativ 1) og planforslaget (alternativ 2). For andel bilparkering og sykkelparkering vises det til bestemmelse § 3.7

Trafikkløsninger for gående og syklende



Gang og sykkelveger i plan utbedres i forhold til dagens standard. Gang og-/eller sykkelveger som blir fortau langs ny bebyggelse, skal sømløst integreres med tilstøtende gatetun og lommeparker. Dagens sykkелеkspressveg langs E6-rampene beholdes som i dag. Nye parker og gatetun innenfor planområdet bidrar til å sikre god tilgjengelighet både for beboere og besøkende til/fra og gjennom området.

Kollektiv

Planforslaget bygger opp under Tillerterminalen med sin nærhet, utadvendte virksomheter og

etablering av bydelsparken og aktivitetsparken. Trafikkanalysen viser at med planlagt adkomstløsning, endres ikke de trafikale forholdene for kollektivtrafikken ift dagens situasjon. Med foreslåtte adkomst fra Østre Rosten (høyre av) medfører det at dagens bussholdeplass flyttes noe sørover.

Varelevering

Det planlegges et nytt stort varemottak som en del av ny Coop. Adkomstpunktet blir det samme som eksisterende varemottak nordvest for dagens senter. Varemottakene på denne siden vil fortsatt betjene eksisterende City syd og utvidelsene av dette. Resterende kvartaler/utbyggingsfelter foreslås betjent med en atkomstsløyfe som innebærer "høyre av og på" fra Anne-Kath. Parows veg og rundt bydelsparken.

Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)

Vann og avløpsforhold

Overvann håndteres lokalt inne i gårdsrommene og i bydelsparken. Det planlegges et ringsystem rundt planområdet for å gi en flersidig og sikker vannforsyning. Det etableres 11 kommunale brannkummer for å sikre planområdet tilstrekkelig tilgang på slokkevann. Det vises til notat om "Overordnet brannstrategi" datert 8.6.2020 utarbeidet av COWI AS (vedlegges ikke saken). Det er gjennom modellering påvist kapasitetsproblemer i spillvannsnettet rundt planområdet. Ledningen må på grunn av konflikt med fremtidig nedkjøring til p-kjeller legges om for deler av ledningsstrekket. Oppfølging og behov for konkrete tiltak er sikret i reguleringsbestemmelse § 8.2

Renovasjon

Det skal etableres stasjonært avfallssug. Løsningen krever et terminalbygg på omtrent 15 x 15 m, og tilhørende innkast for restavfall (inkludert matavfall og plast) og papir-/pappavfall. Plassering av terminal for stasjonært avfallssug er regulert i planen (o_BRE1).

Avfallssug og fjernvarme føres i samme traseer som VA-anlegget. Nedkastpunkt for boliger plasseres ifm. trapp-/ og heiskjerner med direkte tilgang fra gårdsrommet. Det skal også etableres returpunkt for større papp-, glass og metallemballasje, samt et rom for farlig avfall. Det vises til "Notat renovasjon" datert 9.6.2020 utarbeidet av Asplan Viak (vedlegges ikke saken). Godkjennelse av plassering er sikret i reguleringsbestemmelse § 8.2

Grunnforhold; geoteknikk

Geoteknisk er det mest utfordrende med graving på vestsiden av planområdet inn mot E6 for kulvertene for inn-/utkjøringa og inn mot eksisterende bygg for kulverter og P-kjellere. Det vises til geoteknisk notat datert 22.6.2020 utarbeidet av Rambøll Norge AS, vedlegg nr 6, og til reguleringsbestemmelse § 8.4

Miljøoppfølging, miljøtiltak

Det er utarbeidet et bærekraftprogram for området (vedlegg følger ikke saken). Programmets formål er at utbyggingen skal bidra til å skape et levende, varig og fremtidsrettet område som er robust og tilpasningsdyktig i et bærekraftsperspektiv. Programmet setter ambisiøse intensjoner ift. sirkulær økonomi, sosial bærekraft og byutvikling, klima og klimatilpasning, ledelse, energi, mobilitet og transport, materialer og avfall, økologi og biologisk mangfold, forurensning og vann, men dette er ikke sikret juridisk. Et bærekraftsprogrammet skal foreligge sammen med søknad om rammetillatelse. Det vises til bestemmelsene § 3.5

Sosial infrastruktur

Det tillates et kulturhus på inntil 4.000m² BRA etter ønsker i medvirkningsprosessen. Dette er

tenkt som et lavterskeltilbud med sambrukslokaler. Innhold og bruk av kulturhuset skal defineres i en samskappingsprosess med utbygger, kommune og aktuelle brukergrupper i nærområdet. Resultatet av prosessen skal dokumenteres og følge innsending av rammesøknad og godkjennes av kommunen, jf. bestemmelse § 4.2-2

Virkninger av planforslaget

For vurdering av planforslaget opp mot "null" – alternativet (dagens situasjon) og alternativet med kommunedelplan for Tiller, vises det til vedlagt konsekvensutredning. Her beskrives kun virkninger av planforslaget.

Virkninger for byutviklingen

Planforslaget er i tråd med ønsket byutvikling og åpner opp for en miks med sentrumsfunksjoner som vil gi økt byliv i et viktig bydelssenter i byen. Området transformeres visuelt fra et parkeringslandskap til bebyggelse med byrom. Planforslaget viderefører samtidig Tiller som et viktig regionalt handelssenter og gjør det lettere å velge kollektivtransport med sin nærhet til Tillerterminalen.

Virkninger for nullvekstmålet

Tett utbygging og en sammensatt og variert arealbruk reduserer transportbehov med bil. Sentral plassering inntil Tillerterminalen kollektivknutepunkt med bussholdeplasser på flere sider av planområdet, gir svært god kollektivtilgjengelighet til området. Restriktiv parkeringsdekning for bil bidrar til å holde biltrafikken lav. God tilgjengelighet til sykkelparkering og eksisterende/utbedrede sykkelveger, og et høyt antall innendørs parkeringsplasser for sykkel bidrar til at det blir lett å velge sykkel fremfor bil. Trafikksikre forbindelser via gangbru til skoler reduserer behovet for å kjøre barna til barne-, ungdoms og videregående skole. Planforslaget bidrar til å nå nullvekstmålet.

Handelskonkurranse med Midtbyen

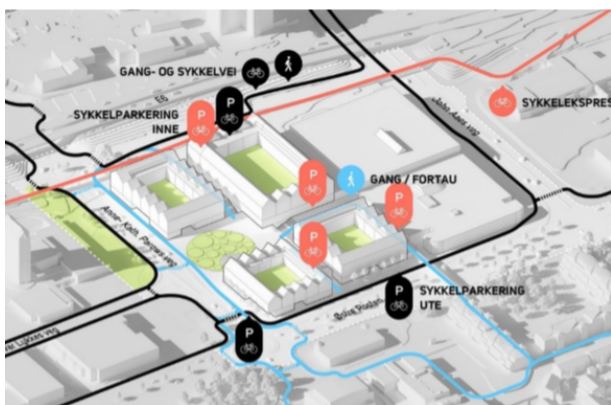
Økningen i handelsareal på Tiller er beregnet å påvirke handelsomfanget i Midtbyen sammenlignet med dagens situasjon. Omsetningen på Tiller vil gå opp på bekostning av andre handelssoner. For Midtbyen betyr det ca 104 millioner mindre i årlig omsetning i 2028 enn i en framtidig situasjon eller en nedgang i omsetning på rundt 2%. Konsekvensen er ifølge handelsanalysen vurdert til å ha liten negativ omfang. Det vises til "Handelsanalyse Trondheim Syd" datert 27.2.2020 utarbeidet av Asplan Viak, vedlegg nr. 11.

Konsekvensene av plassering av 18.500m² handel på nordsiden av knutepunktet

Det er vurdert at det ikke er negativt at resterende tilgjengelig handelsareal (18.500m²) i KDP for Tiller legges på nordsiden av kollektivknutepunktet. Dette fordi det allerede finnes svært mye handelsareal rett syd for kollektivknutepunktet i dag (med antatt utnyttelse ca 200%). I en framtidig utvikling av arealene sør for Ivar Lykkes veg, skal disse utvikles med sentrumsformål.

Trafikkforhold og tilgjengelighet

Trafikkavviklingen i Anne-Kath. Parows veg og i nærområdet for øvrig vurderes å bli bedre ved at hovedadkomstene til planområdet legges på vestsiden mot E6 og med innkjøring fra Østre Rosten. Antall bilturer og fordeling på reisemidler er beregnet i to alternativ; "Høy bilandel" og "Nullvekst". Biltrafikken til og fra planområdet for "Høy bilandel" er beregnet å være 40% høyere enn for "Nullvekst". For alternativet med "høy bilandel" viser resultatet ingen vesentlig endring i reisetid for buss sammenlignet med dagens situasjon, og at det ikke oppstår kødannelse med fare for tilbakeblokkering på avkjøringsrampen fra E6 i vanlig ettermiddagsrush.



Planforslaget tilrettelegger for utbedrede gang- og sykkelforbindelser til og fra området, sammenlignet med i dag.

Ved utvikling av planområdet til mer bymessig karakter, kan det være ønskelig at Østre Rosten omformes fra veg til mer gatepreg, med lavere fartsgrense enn i dag, fortrinnsvis 30-40 km/t.

Virkninger for barn og unge

Barn og unge som skal bo i området får god uterom i gårdsrommene, skjermet fra aktivitet på gatenivå. De større barna får gangavstand til kvartalslekeplass i bydelsparken og til aktivitetsparken.

Virkninger for sosial infrastruktur

Lavterskel kulturtilbud/ samfunnshus vurderes som et viktig lokalt tilbud på Tiller og vil ifølge forslagstiller ikke stå i nevneverdig konkurranse til tilbudet i Midtbyen.

For kriminalforbygging etableres det nye gangpassasjer gjennom området, med utadrettede funksjoner og boligformål som styrker oversikt og uformell sosial kontroll i området. Det tilrettelegges for tilgjengelig byrom rundt alle bygg.

Beredskap og ulykkesrisiko (ROS)

Det tilrettelegges for god brannsikkerhet med hensyn til å hindre brannspredning og sikre god fremkommelighet for rednings- og slökkemannskap. Det er liten sannsynlighet for at en brann i nye bygg vil utvikles til en slik størrelse at det vil ha vesentlig konsekvens for nærliggende områder, jf. Notat om overordnet brannstrategi datert 8.6.2020 utarbeidet av COWI AS (vedlegges ikke saken).

Det er stilt vilkår om gjennomføring for bygge- og anleggsfasen, jf. bestemmelse § 8.1

Virkninger som følge av klimaendringer, flom, skred og Co2 (ROS)

Mengden overvann til kommunalt system reduseres forhold til dagens situasjon, samt forsinkes avrenning fra planområdet ved hjelp av åpne og grønne overvannsløsninger. Faren for oversvømmelse reduseres betraktelig i forbindelse med kommunalt system. Det benyttes eksisterende flomveier. Overvannstiltakene dimensjoneres for en økning av nedbør på 40% (klimafaktor 1,4).

Klimagassberegningene viser at en kompakt utbygging nært kollektivknutepunkt og med smarte energiløsninger, gir en klar fordel for utslipp fra materialbruk, energi og transport.

Planlagt gjennomføring

Utbyggingsfelt BS1, med tilhørende parkeringskjeller, skal være første byggetrinn i utviklingen, jf. bestemmelse § 8.6

Mens området er under utvikling, skal det etableres midlertidige lokaler/områder for å skape møteplasser og lokal tilhørighet, jf. bestemmelse § 8.5

Økonomiske konsekvenser

Aktivitetsparken

Aktivitetsparken foreslås offentlig med aktivitetsflater og beplantning. Det er stilt krav til utforming (§ 6.3) og når den skal være opparbeidet (§ 9.3). Innhold og bruk skal avklares i en egen prosess med kommunen og andre brukergrupper. Kostnader med drift vil være kommunalt.

Andre forslag om vilkår for gjennomføring

Det er stilt vilkår for gjennomføring for følgende forhold:

- Bygge- og anleggsfasen, § 8.1
- Tekniske planer for offentlige samferdselsarealer, § 8.2
- Forurensset grunn, § 8.3
- Geotekniske forhold, § 8.4
- Midlertidig bruk, § 8.5
- Utbyggingsrekkefølge, § 8.6

Det er stilt rekkefølgekrav til:

- boliger § 9.1, samferdselsanlegg § 9.2 og grønnstruktur § 9.3

Innspill til planforslaget

Naboer, myndigheter, etater, institusjoner og andre direkte berørte parter har blitt varslet om oppstart av planarbeidet i brev, datert 7.6.2019. Annonse med kunngjøring av oppstart av planarbeidet ble kunngjort 7.6.2019 i Adresseavisen og på plankyndiges facebookside. I høringsperioden ble det også avholdt et informasjonsmøte på Quality hotel Panorama 17.6.2019.

Det er også avholdt et samrådsmøte / Idéverksted (10.12.2019) og samrådsdag (29.1.2020) som bestod både av informasjonsstand/prosjektkontor på City Syd og møte med barn og unge på Tonstad BHG, Rostad BS og Tiller VGS. Det vises til Notat om medvirkningsprosessen, datert 15.6.2020, vedlegg nr. 12.

Innspill planprogram og varsel om planoppstart

Det kom seks innspill ved varsel om planoppstart og høring av planprogrammet. Oppsummering og hvordan innspillene er fulgt opp/kommentert følger under.

I løpet av planprosessen er det også avholdt flere arbeidsmøter med Statens vegvesen og fylkeskommunen i Trøndelag der hovedtemaet har vært adkomstforhold.

Statens Vegvesen (SVV), Region midt, brev datert 5.7.2019 og brev datert 7.2.2020

1. Planforslaget må ikke medføre tilbakeblokkering på E6 – rampene. Det samme gjelder Østre Rosten i nord- sydlig retning. SVV er skeptisk til inn- og utkjøring fra ulike ramper i vest blandet sammen med bussfelt.
2. SVV er skeptisk til at adkomsten i vest ved E6 vil gi setningsskader.
3. Det må gjøres trafikkberegninger for tiltaket som viser hvordan E6 og Østre Rosten er ivaretatt. Trafikkrapporten må også ta med seg gående og syklende og andre utbygginger i området.
4. SVV anbefaler at minimumskravet for sykkelparkering settes høyere enn hva parkeringsveilederen til Trondheim kommune tilsier. Sykkelparkering bør etableres lett tilgjengelig på bakkeplan med tak og stativ, samt i egne låsbare boder og sikre areal til sykkelvogner og transportsykler.
5. Parkeringsplasser for bil anbefales redusert fra dagens antall.

6. Planforslaget må bidra til at målet om nullvekst nås.
7. SVV anbefaler trafikksikre renovasjonsløsninger og løsninger for varelevering som kan gjennomføres på egen grunn.
8. SVV mener anleggsperioden blir krevende og kan medføre store trafikkavviklingsproblemer i hele området.

Kommentarer:

1. Vurderinger rundt temaet tilbakeblokkering på E6 – rampene ble lagt inn i planprogrammet kap. 6.3 underpunkt 3. Trafikkberegninger viser at det blir god trafikkavvikling i vegnettet rundt planområdet. Det er ingen vesentlig endring i reisetid for buss sammenlignet med dagens situasjon, og modellberegningene viser at det ikke oppstår kødannelse med fare for tilbakeblokkering på avkjøringsrampen fra E6 i ettermiddagsrush. Utredninger om vurdering av forholdene for nærings- og kollektivtrafikken på Østre Rosten er også lagt til i underpunkt 3.
2. Det vil bli geoteknisk utfordrende med graving inn mot E6. Det er ikke kvikkleire i område, og tomte vil ikke påvirkes av andre naturfarer eller flom. Geoteknisk notat synliggjør at det med rette tiltak er mulig og få til og men at det må gjøres geoteknisk prosjektering i byggefasen.
3. Det vises til trafikkutredning datert 12.6.2020 utarbeidet av Asplan Viak (vedlegges ikke saken).
4. Konkrete krav til sykkelparkering og forhold rundt dette er vurdert i planprosessen og er fulgt opp, jf. reguleringsbestemmelse § 3.7
5. Kravet som settes for bilparkering i planforslaget er vurdert i planprosessen og er fulgt opp, jf. reguleringsbestemmelse § 3.7
6. Hvordan planforslaget imøtekommer kravet om "nullvekst" i persontransport framgår av planbeskrivelsen side 18
7. Planforslaget legger til grunn at utrykning, renovasjon og varelevering løses på egen grunn.
8. Gjennomføring av anleggsfasen har vært et tema som er konsekvensutredet. Planforslaget lar seg bygge ut i trinn med god funksjonalitet, tilgjengelighet og parker/ byrom integrert i alle faser. KU synliggjør at det er mulig å få til tilfredsstillende trafikkavvikling, trafikk sikkerhet og brukbarhet i hele anleggsperioden. Det vil være behov for at busstrafikken legges om i noen faser. Det vil også være behov for avbøtende tiltak med anleggsvirksomheten. Det vises til bestemmelse § 8.1

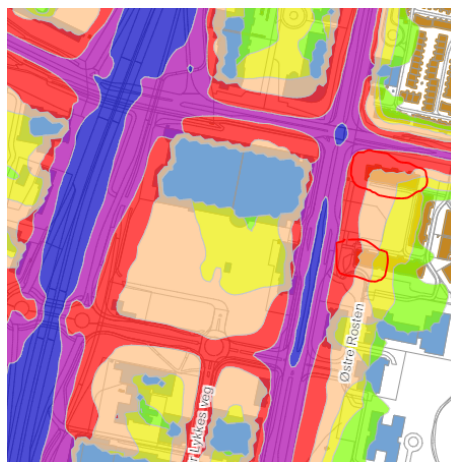
Fylkesmannen i Trøndelag (FT), datert 11.7.2019

1. Positiv til høy utnyttelse, og krav til minimum utnyttelse må sikres i plan. Viktig å sikre kvalitet i fortettingsområder; god bokvalitet med akseptable støyforhold, god luftkvalitet, tilgang til grøntarealer og sollys. Byrom kan skape mer byliv, og bylivet skapes av mennesker. Det bør også vurderes andre typer aktiviteter, offentlige tjenester og møteplasser for ulike aldersgrupper. Folkehelse må ivaretas i planleggingen slik at bomiljøene blir trygge og helsefremmende. Det bør gjøres en vurdering om boligsammensetning og utjevning av sosiale ulikheter i helse. Det opplyses om viktigheten av universelt tilrettelagt nærmiljø og fokus på aldersvennlig samfunn.
2. Det bør vurderes å redusere parkeringsdekningen og øke antallet sykkeloppstillingsplasser spesielt for boliger. Parkering i regionalt kjøpesenter må vurderes spesielt. Bestemmelser må sikre sykkelparkering innendørs og plass til sykkelvogner og transportsykler. Anbefales minimumskrav til el-andel på parkeringsplassene og rom for utvidelse. All parkering bør legges til parkeringskjeller.
3. Næringsbebyggelsen bør sikres aktive fasader med trinnfri adkomst til forretningslokalet.
4. Spesielt viktig å sikre tilstrekkelige med grønne områder av god kvalitet og god forbindelse til større rekreasjonsområder. Det bør vurderes åpne overvannsløsninger som kan tilføre kvalitet til planområdet (blå- grønne strukturer).

5. Trafikkanalyser/følsomhetsanalyser må kjøres som grunnlag for å vurdere fremkommelighet for Metrobussen. Det må gjøres en vurdering av hvordan planen bidrar til å nå nullvekstmålet, og gjøres rede for kollektivdekningen og beliggenhet i forhold til sosial infrastruktur.
6. Forutsetter at det gjøres en vurdering av støysituasjonen for nærliggende boliger og at det synliggjøres i planbeskrivelsen.
7. Masse som ikke gjenbrukes må deponeres på godkjent deponi jf. Faktaark M-1243/2018 fra Miljødirektoratet.
8. Fylkesmannen minner rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og oppfordrer til å involvere barn og unge i planarbeidet. Det bør også vurderes å involvere Trondheim eldreråd, Råd for personer med funksjonsnedsettelse samt Ungdommens bystyre og Barn og unges representant i plansaker.
9. I bygge- og anleggsfasen blir det spesielt viktig å ivareta trafiksikkerhet, framkommelighet, støy og luftkvalitet for de myke trafikantene.

Kommentar:

1. Utnyttelsen og utforming er vurdert opp mot omkringliggende bebyggelse, at området er sentrumsformål og ønsket om å skape god boligkvalitet i en krevende plansituasjon. De fleste temaene er fulgt opp i utredningsarbeidet og planprosessen. Endelig boligsammensetning blir en del av prosjekteringen. Innenfor hvert felt skal det være en variasjon av boligstørrelser tilpasset forskjellige familiesituasjoner og boformer. Ettroms leiligheter kan utgjøre maks 10 % av samlet antall boenheter innenfor hvert felt i planområdet. Boenheter med fire rom eller mer skal utgjøre minst 10 % av antall boenheter innenfor hvert felt i planområdet. Planen gir klare føringer for blant annet utforming av sonen mellom bebyggelse og uterom, krav til kvalitet og tilgjengelighet som er sikret i bestemmelsene.
2. I dag er det ca 1000 bakkeparkeringsplasser for handel. Planen regulerer 1100 bilparkeringsplasser hvorav 285 plasser til bolig og 775 plasser til handel. Øverste biletasje, som ligger delvis under terreng, er skissert ca 5 m høy, som muliggjør transformasjon til annet formål, men dette er ikke sikret i bestemmelsene.
Boligparkering er vurdert ut fra normen "indre sone" og nærhet til Tillerterminalen, handelsparkering er vurdert ut fra normen "midtre sone" og med hensyn til regionalt tilreisende. Sykkelparkering skal lokaliseres nært innganger og 50% av plassene skal være under tak. Det vises til bestemmelse § 3.7
3. Det vises til bestemmelsen om første etasje § 4.2-4
4. Mengden uterom er vurdert og funnet tilstrekkelig, se planbeskrivelsen side 11. Det vises til bestemmelse § 3.4 for håndtering av overvann innenfor planområdet.
5. I utgangspunktet vil ikke trafiksituasjonen endres for kollektivtrafikken. Med adkomsten i Østre Rosten (høyre inn) kan det oppstå filskifte som påvirker kollektivframkommeligheten. Det vises til notat om "Alternativsvurdering for adkomstløsning 2c og 2h" revidert 2.10.2020, Asplan Viak AS, vedlegg nr 10 og "Trafikkutredning Trondheim syd" datert 12.6.2020 utarbeidet av Asplan Viak vedlegg nr 4
Hvordan planforslaget bidrar til nullvekstmålet vises det til avsnittet om "Virkninger for nullvekstmålet" side 18.
6. Støysituasjonen for de nærmeste boligene:
De nærmeste boligene er på andre siden av Østre Rosten og har fasader i rød støysoner (opp mot 69 dB). Gjeldende reguleringsplan for disse boligene er "Tonstads Terrasse, felt C 1, Nordre boligkvadrant, Heimdalsbyen" (r0015h) vedtatt 8.10.1985). Avbøtende støytiltak vurderes fulgt



opp iht. planens bestemmelser § 4.

Det vurderes også at økt ÅDT som en konsekvens av planforslaget ikke medfører en økning i dB av en slik art at det kreves ekstra støytiltak for disse boligene.

7. Massehåndtering er ivarettatt i planens bestemmelser §§ 3.5 og 8.3
8. Det har vært en betydelig medvirkningsprosess inkludert møter på barnehage, barneskole og videregående skole. Eldrerådet har vært invitert til samrådsdag, men kunne ikke møte, men det har vært snakket mye med andre eldre i deres sted. Det vises det til "Notat om medvirkningsprosessen datert 15.6.2020", vedlegg nr. 12. Barnas representant involveres internt og organisasjoner som ivaretar funksjonsnedsettelses interesser er høringspart.
9. Bygge- og anleggsfasen har vært et eget tema i konsekvensutredningen (fra side 75). I bestemmelsene vises det til §§ 8.1 og 8.6. Det vises også til eget notat om støy i bygge- og anleggsfasen (siste del av støyrapporten).

Trøndelag fylkeskommune, seksjon plan, datert 5.8.2019

1. Planen må ta hensyn til Metrobussen og at området er et knutepunkt for kollektivtransporten.
2. "0-alternativet" bør være et reelt alternativ, på lik linje med forslagsstillers alternativ for å gjøre det enklere å sammenstille konsekvensene for tiltaket.
3. Det bes om at prinsippene om universell utforming ivaretas i planleggingen.
4. Det vurderes å være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner. Det minnes om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.

Kommentarer:

1. Metrobussprosjektet i Anne-Kath. Parows veg har vært en premissgiver. Det har i planprosessen vært hyppig og tidlig dialog med Metrobussprosjektet. Tillerterminalen er inkludert i planforslaget.
2. "0-alternativet" er vurdert og illustrert i likhet med alt 1 og 2 slik at alle alternativer kan sammenlignes.
3. Merknadene om universell utforming og kulturminner endrer ikke innhold i planprogrammet men følges opp i planprosessen.
4. Innspillet om kulturminner tas til orientering.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 11.7.2019

Merknaden fra NVE omfatter i all hovedsak informasjon, veiledning og synliggjøring av ansvar.

Kommentarer:

Merknaden endrer ikke innholdet i planprogrammet, temaene følges opp i planprosessen. Asplan Viak har utarbeidet en fyldig VA rammeplan som også beskriver tiltak ift flom, og konsulent-gruppen har sammen utarbeidet ROS -analyse.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS (TBRT), datert 23.7.2019

TBRT sine innspill omfatter tilrettelegging for brann- og redningstjenesten med nødvendige behov og krav. TBRT anbefaler ikke parkering av gassdrevne kjøretøy i parkeringskjeller under bakkenivå. Dersom det skal benyttes solcelleenergi, må det også tas hensyn til tilgjengeligheten for innsatsmannskap.

Det vises til utarbeidede rapporter om tilrettelegging for lading av fremkomstmidler (som sykler og el-biler) i innvendig parkering der brannsikkerheten må ivaretas. Avslutningsvis vises det til retningslinjer som gjelder 'Tilrettelegging for rednings- og slökkemannskap i TBRT's kommuner'.

Kommentarer:

Brannsikkerhet er foreslått utredningstema i planprogrammet. Temaer som berører plansaken

følges opp i planprosessen. Cowi har utarbeidet en foreløpig brannstrategi ifm planarbeidet der merknadene ovenfor er ivaretatt. Notatet (vedlegges ikke saken) viser blant annet nye brannkummer, brannoppstillingsplasser, angrepsvei for slokkemannskap, brannseksjoner og rømningsveier.

Api Ivar Lykkes vei AS, (Ivar Lykkes veg 2), datert 8.8.2019



Arealet som eies av Api Ivar Lykkes vei AS, mellom Anne-Kath. Parows veg og den røde streken, ønskes tatt ut av planforslaget. Plangrensen for planforslaget bør heller gå langs Anne-Kath. Parows veg. Selv om arealet inngår i hensynssone H810_3 i KDP for Tiller, mener de at arealet ikke er vesentlig for planforslagets intensjon. Arealbehov for Tillerterminalen er løst innenfor kommunal grunn. Framtidige planer for API Ivar Lykkes vei AS vil ta hensyn til KDP for Tiller, men pr dags dato ønskes det ikke regulert. Api Ivar Lykkes vei AS viser til mulighetsstudie der det ble vedtatt at områdene nærmest kollektivknutepunkt og lokalt sentrum ved Sentervegen skal prioriteres for det resterende areal til detaljhandel. Det bes om at dette ivaretas i planforslaget.

Kommentar:

Eiendommen til Api Ivar Lykkes vei AS er tatt ut av planområdet. Det vises til delen om virkninger av planforslaget vedrørende utvikling av sentrumsområde sør for Ivar Lykkes veg.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4-2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.